

Le contrat de service public du groupe TEC

Question parlementaire de Daniel Senesael

Pendant plusieurs mois, vous avez travaillé à l'élaboration d'une trajectoire budgétaire pour le Groupe TEC. Une première décision de principe avait été prise le 25 octobre 2012 : adapter les dotations des OIP en 2014 en fonction de l'évolution du PIB, puis rétablir à partir de 2015 le mécanisme d'indexation additionnée de 1%. Cette première décision restait insuffisante pour une trajectoire budgétaire permettant de garantir l'offre de transport. La décision intervenue lors du Conclave budgétaire du 2 mai prévoit l'ajout de montants complémentaires à la dotation de base: +4,5 millions d'euros en 2015 ; + 7,5 millions d'euros en 2016 et en 2017.

Ce dénouement assez heureux vous permet, depuis plus de deux mois de finaliser le contrat de service public du groupe attendu depuis plus de deux ans. Où en êtes-vous aujourd'hui ? Quand entendez-vous nous présenter ce contrat de service public ? Quels en seront les principaux axes fondateurs ?

Au risque de me répéter, je souhaiterais rappeler l'attachement de mon groupe aux éléments suivants : le maintien de l'offre de transport en ce compris en zone rural et avec des cadences et des horaires praticables, l'accès aux personnes à mobilité réduite et le transport scolaire.

Réponse du Ministre Henry

Merci Monsieur le Député pour votre question,

J'ai le plaisir de vous annoncer que le travail en vue de la conclusion du Contrat de service public du Groupe TEC avance à allure soutenue. Plusieurs réunions se sont tenues avec les responsables du Groupe, à qui un projet de Contrat déjà très largement concerté a été envoyé le 20 juin.

La concertation interne au groupe est en cours, et il est prévu que le retour vers mon cabinet se fasse peu après le 15 juillet.

Plusieurs étapes seront encore nécessaires, mais le train est bien parti pour pouvoir aboutir à une présentation au Parlement du Contrat signé à l'automne.

Les lignes de force du projet de Contrat ont déjà été évoquées ici. Je les rappelle brièvement :

Les lignes de force du projet de Contrat de service public s'inscrivent dans la logique des modifications du 29 février 2012 apportées au décret de 1989 :

- Optimiser les services de transport public : méthodologie commune de définition de l'offre, dont l'évolution s'analysera par des critères communs ;
- Réduire l'empreinte écologique du Groupe ;
- Renforcer la « bonne gouvernance » au sein du Groupe TEC par la mise en place du comité de coordination, la méthodologie commune de définition de l'offre,... et par des procédures objectives de recrutement et d'évaluation des cadres dirigeants du Groupe.

Voici en quelques mots ce qui concerne les préoccupations plus particulières que vous relayez.

Sur **l'offre**, tout d'abord, chaque TEC peut procéder en toute autonomie à la modification de son offre pour autant qu'il respecte trois conditions :

1. la modification de l'offre est justifiée par une évaluation basée sur la méthodologie prévue par le Contrat, qui constitue un outil d'aide à la décision.

2. la nouvelle offre réelle (exprimée en km en charge) après modification présente un différentiel de moins de 2% par rapport à l'offre de référence (exprimée en kms en charge) (c.-à-d. la photographie de l'offre en début de contrat).

3. la nouvelle offre réelle mesurée pour chaque zone urbaine, périurbaine ou rurale prise séparément, n'est pas inférieure à 90% de l'offre de référence correspondante mentionnée dans le présent contrat ou ses avenants.

Vous voyez donc qu'une volonté d'équilibre reste bien présente dans le Contrat, ce qui dans les faits est une garantie en faveur du transport en milieu rural. En effet, la tendance naturelle d'un transporteur serait plutôt, sans l'obligation de respect de ce type d'équilibre, d'accorder plus d'attention au transport « de masse », c'est-à-dire en ville ou entre les centres.

Concernant le transport scolaire, toutes les modifications de l'offre de transport scolaire devront notamment intégrer les besoins collectifs des bassins scolaires existants de telle manière à permettre l'application du principe du recours prioritaire aux lignes régulières pour le transport scolaire, conformément au décret du 1^{er} avril 2004. Comme vous le savez, le but est de la sorte de concentrer les moyens disponibles pour le transport scolaire à l'amélioration de l'offre pour les catégories qui en ont le plus besoin ; les enfants de l'enseignement spécialisé et, de manière générale, ceux qui doivent malgré les nombreux efforts déjà faits ces dernières années, encore subir des temps de transport trop longs.

Enfin, le projet de Contrat reprend des actions spécifiques en faveur de la clientèle PMR tant en matière de communication (notamment équipement du matériel roulant d'annonces visuelles et sonores des arrêts) que d'accessibilité des transports en commun (accessibilité du matériel roulant et des lignes (arrêts praticables)). L'offre de transport adapté existante est par ailleurs pérennisée. Enfin, les programmes d'investissements d'exploitation prévoient l'acquisition de nouveaux véhicules répondant aux normes d'accessibilité optimale, notamment en matière d'accessibilité des PMR.